Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1653 de 2003

CAMIONEROS MINORITARIOS
ver exposición

COOPERATIVA UNIÓN DE TRANSPORTES DEL URUGUAY (CUTU)
ver exposición

GREMIAL ÚNICA DEL TAXI (CPATU)
ver exposición

Delegaciones

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 20 de marzo de 2003

(Sin corregir)

PRESIDE: Señora Representante Martha Montaner.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan Justo Amaro Cedrés, Juan Domínguez y Omar Ferrari.

INVITADOS: Por camioneros minoritarios, señores Juan Carlos Orrego, Wilmer Adilio Camacho, Walter Cruz, Ulises Donaldo Aparicio, Rubens Alexis Olivera, Artigas María Cabrera, Jorge Darío Ramírez, Winston Alejandro Retta, Ruben Miguel Benítez, Nelson Aníbal Berrutti y Aníbal Musteiro.

Por Cooperativa Unión de Transportes del Uruguay (CUTU), señores Marcelino Olivera, Javier Paseyro, y contador Luis Eduardo Marabotto.

Por Gremial Única del Taxi, señores Oscar Dourado, Presidente; y Rodolfo Sacramento, Vicepresidente.

SEÑORA PRESIDENTA (Montaner).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a la delegación de camioneros minoritarios de todo el país, integrada por los señores Juan Carlos Orrego, Wilmer Camacho,

Walter Rafael, Ulises Donaldo Aparicio, Rubens Cabrera, Jorge Darío Ramírez, Winston Alejandro Retta, Ruben Benítez Diano, Nelson Aníbal Mena y Aníbal Musteiro.

SEÑOR RAMÍREZ.- Quiero agradecer la deferencia de habernos recibido. Venimos con una inquietud en virtud de la promulgación de la Ley Nº 17.296 y el Decreto Nº 349, a través de los cuales se reglamenta el transporte profesional de carga. De acuerdo con el pedido de informes Nº 14.901, llevado adelante por la Cámara de Representantes, los señores Diputados tienen la versión legal y técnica del perjuicio que ello implica a los camioneros chicos de todo el país.

Los camioneros chicos son aquellos que poseen una capacidad de carga de cinco toneladas. Para ellos, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha previsto el no pago del SUCTA, teniendo en cuenta que, por lo general, los camiones chicos trabajan a destajo.

El Decreto Nº 349 establece que son transportes profesionales de carga aquellos que ofrecen servicios a terceros. Los camiones chicos, por lo general, se mueven en el rubro ganadería. No obstante ello, queremos proponer que la ley extienda el kilaje para el transporte profesional de carga. El artículo 270 establece que para que un camión pueda ser considerado un transporte profesional de carga, debe tener una capacidad de tres toneladas y media. Nosotros queremos que se aplique, si es posible, el mismo kilaje que se tiene en cuenta para la aplicación del SUCTA, es decir, cinco toneladas en adelante.

También nos encontramos con un sector de los camiones, que son aquellos que están encuadrados en los ocho metros y que son anteriores al año 1985, que por sus características no van a andar nunca con una zorra, pero que sí son una fuente laboral; cada camión significa una familia.

Además, pretendemos que se nos otorgue una nueva prórroga, de acuerdo con el inciso primero del artículo 9º. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de este artículo, tiene esa potestad.

En algunas manifestaciones públicas, el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas expresó que apuesta a una sociedad formal, en la que todos los ciudadanos paguen sus impuestos. Yo tengo empresa desde 1968 y vengo aportando como pequeña empresa. Según esas manifestaciones, siempre he sido informal y que nunca voy a tener derecho a una jubilación.

Queremos ver la posibilidad de que se continúe con la pequeña empresa, aun profesionalizándonos. El productor rural tiene el inconveniente de que aporta por Caja Rural y no descuenta el IVA. Entonces, nosotros decidimos prescindir de los beneficios que otorga la ley de transporte profesional de carga, pagar el gasoil con IVA y que el productor lo pague en el flete. De esa manera, el Estado no va a perder; si no recauda por IVA directo, recauda por IVA indirecto.

Por otra parte, las tarifas manejadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas son totalmente imposibles de pagar para los productores, dada la capacidad de carga que tenemos. En un flete internacional en el que se factura un viaje a Chile no hay ningún inconveniente, pero en un acarreo de dos o tres vacunos no podemos facturar el IVA, el peaje, un control de sanidad, porque al impuesto que tiene el gasoil se suman tres más.

Nos gustaría saber si existe alguna posibilidad de llamar a Sala al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas o de lograr un acuerdo. Nosotros no estamos sindicalizados, no pertenecemos a ningún gremio; somos gente común que nos hemos unido por la inquietud que nos produce esta ley que deja sin posibilidades laborales a más de quince mil camiones en el ámbito nacional.

El otro problema grave que tenemos es el relativo a los locales de feria. En Lavalleja tenemos la feria más grande del país y es la única que se ve afectada por las inspecciones del órgano de control; curiosamente, los inspectores no han ido a otra feria que no sea esa. El feriero lo único que hace es coordinar con los camioneros el flete. La idea es que varios productores carguen en un solo camión para compartir el pago del flete. El tema es que una feria de dos mil cabezas de ganado en este momento está trabajando con cinco camiones reglamentados.

Están obligados a trabajar en forma ilegal porque los montos tarifarios aplicados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de ninguna manera pueden ser absorbidos por el productor. Estamos hablando

de $ 61 más IVA el kilómetro, cuando normalmente se cobra $ 20 o $ 24 en el caso de los camiones grandes.

En el sector leñero hay contratos de flete contraídos con una antelación de cinco años, los que ya pasaron por la problemática de los aumentos del dólar y de los combustibles. En el caso de la producción nacional, el feriero no sabe qué hacer porque con cinco camiones no puede hacer una feria de dos mil cabezas de ganado. Entonces, el pequeño y el mediano productor, que venden para pagar sus tributos, sus contribuciones, no pueden llevar ganado a la feria porque no hay camiones. Tampoco el reglamentado puede trabajar, porque si no factura lo real está expuesto a una auditoría por parte de la DGI, y a una sanción.

La idea era ilustrar a la Comisión lo que esta ley nos significa. Nosotros la compartimos, pero quisiéramos que fuera un poco más coherente en cuanto a la capacidad de carga de los vehículos afectados. Pienso que lo mejor sería que en el artículo 270 de la Ley Nº 17.296 se ampliara la capacidad de los vehículos de 3.500 a 5.000 toneladas y que los camiones de 8.000 kilos anteriores a 1985 no sean regidos por esta ley ni por su reglamentación. También sería bueno establecer que en ambos casos sea una única unidad por dueño. De lo contrario, dejaría de ser una pequeña empresa. La idea es reglamentarnos de esa manera, afectados al literal E).

El propio Ministro decía que aspiraba a concentrar todos los impuestos de los combustibles. En alguna medida es lo que pretendemos: que el 14% que fue variado por el IMESI en el Gasoil, sea aportado por los usuarios o por los productores que hacen uso del servicio del flete. Hemos tenido contacto con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, pero no hemos tenido eco.

Recurrimos a esta Comisión con el fin de obtener un consenso. Si el Gobierno apunta a disminuir el índice de desocupación y a llevar adelante una reactivación del sector productivo, no puede dejar a las personas sin su fuente de trabajo ni crear más impuestos al productor rural. Hablamos del productor rural, pero el mismo problema se ve en la leña, en la piedra y en todos los sectores.

Además, los camiones chicos tienen una carga fiscal imponente. Estamos hablando del seguro obligatorio, de los aportes al BPS y a la DGI como pequeña empresa, de la patente, del permiso de circulación de ruta, del IVA y del mantenimiento. Es muy difícil que un camionero de cinco toneladas, con un trabajo esporádico, pueda cumplir con todas las obligaciones. Y si a eso le agregamos que debe aportar como gran empresa, la persona va a pensar: "¿Para qué aportar si no vamos a tener trabajo porque el productor no nos va a poder pagar la tarifa que ellos imponen?". La idea es liberar la tarifa, para que cada uno con sus costos de circulación, la maneje. No hay ningún camionero que trabaje por debajo del costo -en ese caso no podría mantener el camión y tampoco la familia-, y los productores tampoco pagan más de lo que pueden. Entonces, es algo que se puede regular automáticamente, de común acuerdo entre las partes, al momento de concretar el flete.

No estamos de acuerdo con la competencia desleal o ilegal de personas que no aportan. Soy uno de los afectados, he aportado -porque mi empresa viene desde mi padre- desde 1968 y en reiteradas oportunidades me sentí molesto al ver cómo otros no aportaban. Sin embargo, sí aportaban. Todos sabemos que ningún camión, que ningún vehículo se puede vender si no está afectado a alguna empresa. Quiere decir que aportes siempre hubo, ya sea a la Caja Rural, a Industria y Comercio o a otra. Todos los camiones estuvieron haciendo sus aportes por distintas vías. Nosotros compartimos que hoy se pretenda reglamentar la actividad como transporte profesional de carga, siempre que la reglamentación sea equitativa y equiparativa para que podamos cumplir. Yo no puedo asumir una responsabilidad tributaria que no sé si voy a poder pagar. Como estoy reglamentado en cuanto a tarifas, no voy a tener trabajo y voy a quedar como deudor.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- ¿Esta delegación es parte del grupo con base en Casupá que nos visitó en enero?

SEÑOR RAMÍREZ.- Esta problemática es nacional. Todos tenemos la misma inquietud. Hoy nuestra base es Maldonado, San Carlos y Lavalleja.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Cuando el grupo de Casupá concurrió a esta Comisión, nosotros propusimos que nos hicieran llegar un memorándum, que quedaron en entregar a las 24 o 48 horas siguientes, pero nunca llegó. Hoy tenemos una base de trabajo, con la que podemos coincidir o no, pero que nos permite hablar con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para plantear el tema.

Quiero que me confirmen si el grupo está integrado por camioneros hasta cinco toneladas que quieren obtener los beneficios de los de tres toneladas y media y los camiones hasta el año 1985 que no sean regidos por la ley y su reglamentación.

También me gustaría saber si actualmente el órgano de control está multando.

Quiero aclarar que la tarifa de $ 61 no se impone; se presupone y se hace el control por si hay evasión. La tarifa de $ 61 es una tarifa testigo, por lo que no es obligatorio pagarla. Quienes nos visitan no quieren estar dentro de la reglamentación nueva; quieren salir de ella.

El Ministro nos expresó que hasta abril no iban a existir penas. Ante una denuncia en la Comisión en cuanto a que un camionero había sido multado, el señor Ministro nos dijo que seguramente haya sido registrado, lo que no tenía valor de multa sino de apercibimiento.

De todas maneras, queremos dejar constancia de que la concurrencia del Ministro quedó supeditada a la entrega de un memorándum que nunca llegó a esta mesa de trabajo.

SEÑOR RAMÍREZ.- El señor Ministro, como todos los señores Diputados, recibió nuestra propuesta. Tenemos el fax de acuse de recibo.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- La Comisión la recibió esta semana.

SEÑOR RAMÍREZ.- Luego, el Ministro dijo públicamente que no había recibido ninguna propuesta.

Yo mantuve una entrevista con el señor Subsecretario, doctor Juan Luis Aguerre, y elaboramos este proyecto. El estimó que era viable y manejó la posibilidad de que nos moviésemos políticamente. Queremos dejar claro que nosotros no respondemos a ningún sector político sino que pedimos la ayuda de todos. Este no es un tema político sino social.

Nosotros queremos que la Ley en su artículo 270 amplíe la capacidad para reglamentar los vehículos, que la lleve a cinco toneladas. El Ministerio ya previó que era imposible que el vehículo chico aportara el SUCTA. El vehículo de hasta cinco toneladas está eximido de pagar el SUCTA, no porque no sea útil sino porque no lo puede pagar.

Reitero que no nos negamos a la reglamentación; es más, la compartimos. Lo que queremos es realizar los aportes como pequeña empresa para no tener que facturar con IVA al productor. Prescindimos de los beneficios que otorga la Ley para pasar a pagar el gasoil con IVA, porque se lo vamos a cobrar en el flete al productor. De esa manera el Estado no pierde, porque sigue recaudando indirectamente. Esto no lesiona a nadie y podemos seguir manteniendo nuestra fuente de trabajo.

Los camiones de ocho metros anteriores a 1985 están quedando fuera de circulación, pero son útiles para la producción y para fomentar una fuente laboral. Pretendemos que este beneficio incluya a estos camiones y que año a año se sume otro año.

En cuanto a las multas, hemos tenido la presencia de inspectores en una feria de Cuchilla de Silvera -de la firma Barbieri y Martínez-, en el kilómetro 99 de la Ruta Nº 8. Esta feria es la que está vendiendo más ganado en el ámbito nacional. No los hemos visto en ninguna otra feria, pero tenemos conocimiento de que la firma de esta feria fue sancionada el 26 de noviembre, con la friolera de 2.800 Unidades Reajustables, por la coordinación de fletes. Consideramos que la sanción aplicada es un tanto injusta porque la firma no tiene responsabilidad alguna con los camioneros ni con el productor. El feriero coordina los fletes para no mandar tres camiones a un mismo lugar. Con esto se abarata el flete, al pagar cada usuario una parte. Esa firma fue sancionada por hacer este trabajo. Ahora está en trámite una acción legal con la finalidad de llegar a un acuerdo. Sin embargo, el órgano de control no ha expedido las guías de carga y el cuerpo inspectivo solo solicita el triángulo y la libreta; no hay un control de factura por cada día. Es todo muy precario; se está armando. Nos estamos moviendo desde hace un año, pero no hemos tenido eco.

Se me ha informado, por parte de un integrante de la intergremial, que el órgano de control ha hecho un cálculo estimativo que creo que llevó adelante la contadora Susana Villar. Ellos previeron una rentabilidad de

un 12% anual para el transporte internacional. Vale decir que quedamos con un 20% menos diez para el transporte minoritario. No tenemos manera de cumplir como gran empresa. Como pequeña empresa pago $ 1.090 de IVA y $ 1.200 de BPS; se me hace difícil sacar mes a mes de la ganancia ese monto. Asumir la responsabilidad de un contador, asumir los costos por "sticker", por guía, es muy difícil.

En el sector agropecuario todo pasa por los camiones chicos porque un camión de dieciocho metros no puede ir a buscar a cinco ovejas; para completar un camión de dieciocho metros necesitamos cinco de los nuestros. No podemos entrar en un frigorífico. El productor que tiene diez vacas para llevar a un frigorífico, tiene que pagar un camión de dieciocho metros que le factura $ 88 el kilómetro IVA incluido.

Reitero que compartimos la Ley, pero hay que pulirla para que nos abarque y para que podamos cumplir. Para aportar como pequeña empresa -como hacemos ahora- y andar ilegal, mejor nos borramos de todo e igualmente trabajamos en forma ilegal. Estando reglamentados también andan ilegal porque no facturan lo que tienen que facturar. Pretendemos que la Ley sea pulida, con un conocimiento más cabal de la situación, a los efectos de que podamos lograr un acuerdo. No nos gusta trabajar en negro. Sabemos que tenemos que realizar nuestros aportes, pero la presión tributaria y fiscal es demasiado grande como para poder absorberla, lo que nos deja sin posibilidades de trabajo.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Es decir que ha trascendido que se ha multado a una empresa -aunque no tienen seguridad absoluta- por contradicciones con la nueva reglamentación. ¿No conocen otros casos de sanciones por esta reglamentación?

SEÑOR RAMÍREZ.- Tuve en mis manos la solicitud de las guías correspondientes, que fue enviada por fax a la empresa, firmada entre otros por la contadora Villar. La firma fue sancionada por esas guías.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- La cantidad de $ 600.000 es un trascendido.

SEÑOR RAMÍREZ.- El titular de la empresa nos manifestó que la multa fue por 2.800 UR.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Doy la bienvenida a la delegación que nos visita. Creo que aumenta la complejidad del problema en cuanto a lo que es el órgano de control. Los pequeños camioneros quieren que se pula y mejore la Ley. El tema de los camioneros medianos es al revés, es decir, la rechazan de plano, no están dispuestos a llevar adelante el órgano de control. Por supuesto que también están los transportistas profesionales de carga que están de acuerdo en integrar el órgano de control junto con los Ministerios de Economía y Finanzas y de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas. Pienso que el problema que se nos plantea es de una complejidad muy grande. Acá hay una gremial que tiene tres partes, aunque no están delineadas. Ustedes han dicho muy bien que no tienen una organización gremial; indudablemente abarcan a una cantidad de gente pero no están claramente integradas, ni conocemos cuántas personas hay en cada empresa.

Lo cierto es que hay un rompecabezas que para nosotros no es sencillo. De todos modos, nos quedan algunos elementos claros de los planteos realizados. Por un lado, ustedes aceptan y por otro no. Esto más bien es un híbrido, en lo cual conjuntamente con el Ministerio quizás podamos encontrar una solución, existiendo más posibilidad que en la problemática que tienen los camioneros medianos que rechazan de plano al órgano de control.

Quiero hacer otras preguntas que, quizás, algún otro integrante de esta delegación me las pueda contestar, porque de esta manera ampliaríamos un poco más las opiniones de toda la delegación. Si no entendí mal, ustedes ven que lo referente a las cinco toneladas está bien para algunos de los aspectos de esta cuestión, pero por otra parte quieren que se extienda a cinco toneladas para el pago del IVA. Pienso que en este planteamiento hay elementos que si se trabajan con el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, pueden tener solución.

Con relación a la empresa unipersonal han estado cumpliendo perfectamente y esto ha sido más bien un obstáculo para seguir trabajando. Pero el otro problema que comparten los camioneros medianos -creo que los grandes ya lo tienen- refiere a las tarifas que es un asunto muy serio que abarca a todo el transporte, tanto

al chico, al mediano como al grande. Pienso que tendríamos que empezar a considerar esta problemática integrando a todo el sector transportista.

A veces ponemos al mercado para que regule. Acá se ha sostenido por parte del Gobierno, con enorme apoyo, que el mercado es siempre el que tiene que regular. En términos generales el partido de Gobierno ha impulsado esta idea. Pero en eso hay un claro funcionamiento monopólico; fijar una tarifa que no deja liberado a la regulación que ustedes están pidiendo. Este planteamiento lo hace tanto los camioneros medianos como los grandes.

Quiero dejar planteada a la Comisión que deberíamos tratar este asunto técnicamente y considerar este caso puntual no tanto con el señor Ministro sino más bien con los ingenieros Facello o Garagorry. Tenemos que trabajar y determinar qué cosas se pueden hacer y cuáles no. Además, pienso que el tema grueso a considerar con el señor Ministro es el de las tarifas que abarca a todo el transporte ya que para el productor es algo muy importante.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Si ellos lo que están pidiendo es quedar exceptuados de la ley, lo relativo a las tarifas en este caso sería si es que no quedan afuera porque, si se aumenta a cinco y los de ocho toneladas de 1985 en adelante, estamos hablando de que esta delegación queda fuera del problema si es que ello es aceptado. El asunto relativo a las tarifas es otro tema que los incluiría si es que no quedan afuera.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Quiero destacar la complejidad que tiene frente al conjunto del tema camionero el transporte de carga.

SEÑOR RAMÍREZ.- Se trata de dos problemas diferentes porque en nuestro caso planteamos dos posibilidades. La primera posibilidad es ampliar el artículo 270 de la ley y, la segunda, rectificar el Decreto Nº 349. En caso de ser ampliado el artículo 270 de la ley, nos comprometeríamos a aportar como pequeña empresa y a prescindir de los beneficios, libre de tarifas, como figura en el punto cuatro de la propuesta presentada que establece "Dejar liberado a los costos individuales de cada vehículo". Los casos de transporte y de servicio siempre son diferentes. Por ejemplo, hablamos de diez vacas y cinco ovejas; entonces, hay distancias y según las características del productor uno factura el flete de una manera o de otra. Hay carreteras que están en buen estado y otras que no lo están; de pronto nosotros hacemos un flete en el que nos vemos expuestos a una mayor cantidad de pinchazos y lo cobramos diferente de aquel que hicimos a través de una ruta vituminizada.

Por otra parte, el artículo 52 del Decreto establece: "Derógase las disposiciones que se opongan al presente Decreto y en especial (...)". Este artículo nos deja como tronchada la posibilidad a las empresas que veníamos aportando, facturando como contribuyentes según el literal E), haciendo los aportes al DGI como pequeña empresa; esto nos deja sin posibilidades de trabajar y sin poder continuar como una empresa de servicio a terceros, en cuanto al traslado de distintas cargas. No se trata de hacer cualquier tipo de transporte. Por este motivo decía que hay una contraposición entre la ley y el decreto, ya que la ley no hace mención a ello. Lo dice bien el pedido de informes llevado adelante por el señor Diputado Ramón Fonticiella -que tiene el número 14.901 de la Cámara de Representantes; es el segundo pedido de informes hecho al señor Ministro. Por eso digo que técnica y legalmente está claro este asunto, pero nos faltaba ilustrar un poco a los miembros de esta Comisión acerca de cómo funcionaba el transporte chico, en qué rubro y en qué ámbito se movía.

Esto era cuanto quería decir.

SEÑOR FERRARI.- Simplemente quiero hacer dos o tres precisiones. Somos de la zona de Young y el gran problema que se nos plantea allí es con los transportistas de granos, principalmente los que tienen que ir a las chacras pues los caminos no permiten el pasaje de camiones de gran tamaño como, por ejemplo, los que tienen una carga de dieciocho toneladas. Por esta razón, ahí se ha planteado una problemática en cuanto a que muchos camioneros se han quedado sin trabajo en momentos en que hay un acopio muy grande de cereales, por ejemplo, en la empresa CADYL, que de alguna forma ha tercerizado los servicios con camioneros chicos que también se han visto impedidos de trabajar, dadas las exigencias planteadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

También me quiero referir a la última reunión de la Comisión cuando asistieron los camioneros de Casupá. En dicha oportunidad se aprobó una propuesta planteada por el señor Diputado Heber Füllgraff en el sentido de que se extendiera el plazo a ciento ochenta días a fin de que este sector de trabajadores se pusiera al día, de acuerdo a las exigencias del Ministerio. Además, se planteó invitar al señor Ministro de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas para hablar sobre las tarifas. En este caso, no sabemos si ello se ha podido llevar a cabo o si está en suspenso.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Justamente, al principio de esta reunión decía que el llamado del señor Ministro a esta Comisión lo íbamos a hacer cuando llegara un memorándum proponiendo material de trabajo. Debo aclarar que la primera delegación que estuvo en esta Comisión no sabía qué quería y nos dijo que la sorprendió una ley, que no había leído una reglamentación, manifestándonos que luego de leerla y asesorarse, nos enviarían un material de trabajo. Esto no ocurrió nunca y ahora estamos ante una situación diferente.

SEÑOR FERRARI.- Nos sorprende que se haya aplicado una multa en noviembre de 2002 cuando este decreto entraba en vigencia recién a partir del 1º de febrero de 2003.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Discúlpeme, señor Diputado, pero aquí hay un error. En cuanto a que el decreto entraba en vigencia a partir del 1º febrero fue dicho acá por alguien y se dio por cierto, pero esto está vigente desde hace mucho tiempo antes. El tema es que se había dado una prórroga hasta el 31 de diciembre porque había amnistías, es decir, un plan de pago con facilidades para el BPS y para la Dirección General de Impositiva. Luego, por la minuta de comunicación, la Comisión planteó que esa prórroga continuara por ciento ochenta días. En ese sentido no tuvimos una respuesta pero el señor Ministro trasmitió a varios integrantes de la Comisión que la prórroga era hasta abril, y por eso me sorprende que exista una multa cuando el compromiso verbal con la Comisión fue que la prórroga era hasta ese mes.

SEÑORA PRESIDENTA (Montaner).- La Comisión agradece la presencia de esta delegación de camioneros. La verdad es que siempre nos están ilustrando con la realidad que vive cada sector, que no podemos conocer en profundidad. Pensamos que solamente haciendo ese camino es donde ustedes van sorteando las dificultades.

La siguiente audiencia que tenemos en el día de hoy es con los transportistas de CUTU; realmente estamos con un sector que está exponiendo las distintas preocupaciones. La Comisión no puede tomar una decisión pero sí articular medidas, hacer acercamientos y responder, como es nuestra obligación, a todas las inquietudes que han dejado planteadas. Cuando terminemos de escuchar los informes de las distintas comisiones de este sector -parecería que todavía no están agremiados-, nos abocaremos a dar respuesta a esta problemática del transporte.

Como bien dijo el señor Diputado Domínguez, tanto los camioneros pequeños, como los medianos y profesionales, tienen diferentes planteos e inquietudes y la Comisión tendrá que ver cómo canalizarlas. Como siempre, estamos a las órdenes y esperemos que estos planteos tengan una respuesta por parte de la Comisión.

SEÑOR RAMÍREZ.- Quiero hacer una aclaración. El tema de la multa fue porque hubo una intimación con fecha 30 de octubre y que fue impuesta en la feria del 26 de noviembre. En cuanto a lo demás, agradecemos la deferencia por habernos recibido.

Por último, deseamos que quede claro que vemos en ustedes el medio o el mecanismo para legislar y llevar adelante, en forma conjunta con el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, una posibilidad de trabajo que abarca a quince mil camioneros a nivel nacional y que, si se toma en cuenta a una familia tipo de cuatro integrantes, habrá que tener en cuenta cuántos estómagos quedan sin comida.

Quedamos a disposición de vuestras gratas órdenes.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Quiero dejar aclarado, antes de la visita del señor Ministro, que no hay un incumplimiento en cuanto a que en este año se haya aplicado una multa sino que esto ocurrió en octubre del año pasado. Seguramente, hemos hecho la solicitud de prórroga sobre fin de octubre que fue cuando se dio una prórroga hasta fin de año para el pago de Impositiva y del BPS. Me parece importante subrayar este asunto porque vamos a tener varios problemas que solucionar en la Comisión y no queremos que este sea un motivo de discordia.

SEÑOR CAMACHO.- Si nos paran dentro de un plazo de quince o veinte días, ¿hasta cuándo podemos seguir trabajando sin que nos multen?

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Hay un compromiso verbal de que hasta abril no se iba a multar; esto es lo que nosotros sabemos.

SEÑOR CAMACHO.- Hace unos días el órgano controlador estaba fiscalizando en la Feria de Cuchilla Silvera. En muchas ferias ya no trabajamos porque no podemos, no queremos andar ilegal y estamos expuestos a que nos multen.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Somos conscientes de la situación que viven ustedes. También hay que tener en cuenta que está la zafra de arroz y está pasando lo mismo en Río Branco y hay decenas de camioneros que están desesperados.

Probablemente la Comisión estará en contacto con ustedes permanentemente, pero antes debemos resolver algunas cosas. Inmediatamente que la Comisión resuelva qué pasos dar, les comunicaremos. Queremos que tengan claro que somos conscientes de la situación y de la complejidad de esta problemática que se discutió después de haberse aprobado la ley. Este aspecto es algo que me tiene bastante preocupado, pues se debió haber discutido antes; se trata de una situación muy difícil.

(Se retira de Sala una delegación de camioneros minoritarios de todo el país)

(Ingresa a Sala la Cooperativa Unión de Transportes del Uruguay - CUTU)

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el honor de recibir a una delegación de la Cooperativa de Transportes del Uruguay, integrada por los señores Marcelino Olivera, Javier Paseyro y Luis Eduardo Marabotto.

SEÑOR OLIVERA.- Somos una empresa del departamento de Canelones que hace aproximadamente cuarenta años estamos cruzando todo el departamento; el área del Santoral, Sauce, Toledo, Santa Rosa, San Bautista, San Ramón y llegamos hasta Chamizo que está en el departamento de Florida.

Hubo un cambio importante en el directorio de la empresa, y hace dos años que lo integramos. Desde ese entonces nos encontramos con una situación bastante delicada en cuanto al endeudamiento de la empresa, extra banco, es decir, con prestamistas particulares, por lo que se hizo una reestructura bastante importante en relación a los haberes de los integrantes de la empresa. Algunos somos empresarios, cooperativistas y contamos con un número de empleados. Se bajaron los costos laborales a un 35%, se tuvieron que integrar varios aguinaldos para capitalizar la empresa, es decir, no cobrarlos para hacer frente a la situación bastante delicada por la que atravesaba.

Recurrimos a este ámbito a fin de conocer cómo se integraría CUTU en ese proyecto para el área metropolitana, y qué posibilidades tiene para seguir funcionando. Nuestra empresa está integrada por más de cien familias y de la situación inicial que vivimos estamos saliendo a flote. Todavía nos queda por solucionar lo referente al endeudamiento con el BROU con el que estamos negociando y un problema con el BPS relativo a un aporte patronal, del impuesto del 9,2%, que se aplica al sueldo de los choferes, por un decreto aprobado por el Poder Ejecutivo de junio de 1998. En ese sentido, varias cooperativas de Montevideo y algunas suburbanas hicimos un reclamo, ya que entendimos que las cooperativas no tienen que hacer aporte patronal. El Tribunal de lo Contencioso Administrativo falló favorable en ese reclamo, después de algo más de un año. El BPS está compensando el pago a esas cooperativas que hicieron el reclamo.

En ese momento CUTU no estaba agremiado en TUPCI, que es la agrupación de las cooperativas y no hizo el reclamo. Cuando nos integramos a TUPCI nos enteramos de todo este reclamo, presentamos una nota al BPS ya que la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo abarcaría a todas las cooperativas que estaban en esa situación.

El BPS estudió nuestro reclamo y nos dio a entender que siguiéramos el camino del juicio, hacer el reclamo, sabiendo de antemano el resultado que es favorable para CUTU por la generalidad de lo que dictaminó el Tribunal de lo Contencioso Administrativo.

Teniéndose en cuenta cómo estamos y cómo es la situación del transporte en general, ese dinero que empezaríamos a compensar con el BPS sería vital para seguir funcionando normalmente. Estamos hablando del total que tiene CUTU para compensar, que es lo que compensa en un mes una cooperativa de Montevideo; lo que aporta en un mes esa cooperativa es el total de lo que tiene CUTU para compensar. Nuestra empresa tiene para compensar aproximadamente US$ 100.000; aportamos alrededor de $ 300.000 por mes, es decir, en diez meses estaríamos compensando. Esto es algo a nuestro favor porque, según la sentencia del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, no correspondía hacer ese aporte. Quisiéramos saber si la Comisión puede darnos una mano en ese sentido, pues el asunto referido al BPS fue trasladado al señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social. De todas maneras debemos esperar que reciba el expediente porque todavía no le llegó, a fin de tener la posibilidad de reclamar.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- ¿Ustedes tienen la seguridad de que van a ganar el reclamo?

SEÑOR OLIVERA.- Hemos hablado con los directores del BPS y nos dijeron que si hacemos el reclamo el fin sería favorable.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- ¿Ustedes quieren acelerar esa definición y que sea favorable?

SEÑOR OLIVERA.- Exactamente.

SEÑOR PASEYRO.- El tema es el siguiente. Por ser esta una actividad insalubre se bonificó con un 9.2% la actividad de los micreros y de los choferes. En junio de 1998 por un decreto del Poder Ejecutivo se estableció que se debía pagar un aporte patronal. Las cooperativas que ya ganaron el juicio en el Tribunal de lo Contencioso Administrativo fueron: COETC, UCOT, RAINCOOP y CODET. Esa sentencia abarca a la institución que hizo el juicio, pero la única cooperativa que quedó en esa condición de seguir aportando el 9.2% fue la nuestra, porque para las demás el Tribunal de lo Contencioso Administrativo se expidió favorable. Hay que agregar que lo que está bonificado es solo para los recorridos de Montevideo hasta los cincuenta kilómetros hacia el interior del país. Solamente nosotros somos quienes estamos haciendo ese aporte. Y realizar un juicio en este sentido nos llevaría cuatro años. Además, el crédito que tenemos está en pesos y no podemos hacer frente a un juicio por cuatro años, pues nos traería dificultades. Además, necesitamos volcar ese dinero al Banco de la República porque tuvimos que cumplir con una cantidad de obligaciones extra banco y lo fuimos dejando de lado, por lo que nos atrasamos. Esto es lo que nos permitiría ponernos al día con el reperfilamiento que hoy tenemos.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Es evidente que es la única cooperativa que quedaría fuera de esta sentencia favorable.

Quisiera saber si ustedes necesitan recibir esos US$ 100.000 para ser favorecidos con la derogación del aporte patronal de las cooperativas.

SEÑOR PASEYRO.- Sí, es así.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Se trata solamente de US$ 100.000?

SEÑOR OLIVERA.- No queremos la devolución del total del dinero sino compensar. Lo que pretendemos es no hacer el aporte mensual al BPS hasta completar esa cifra. Son aproximadamente

diez meses. Las demás cooperativas lo están haciendo.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Están haciendo las gestiones ante el BPS? ¿Esta cooperativa abarca hasta cincuenta kilómetros, desde el kilómetro cero?

SEÑOR OLIVERA.- Del kilómetro 0 al 88 -Chamizo. Somos una empresa suburbana del área metropolitana y de media distancia.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- ¿Actúan también fuera del departamento de Montevideo?

SEÑOR OLIVERA.- Sí.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- No me queda claro cuál es la gestión que podemos hacer.

SEÑOR PASEYRO.- Nosotros hicimos todas las gestiones ante el BPS. Luego extraoficialmente nos enteramos de que el BPS decidió trasladar el asunto al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por entender que al ser algo dictado por el Poder Ejecutivo, era este el que se tenía que expedir a través del Ministro. El Tribunal de lo Contencioso Administrativo entendió que este sistema solo alcanza a las instituciones que hicieron el planteo. Pero nuestra cooperativa se encuentra en las mismas condiciones que las que lograron esa excepción. Somos una cooperativa del transporte, tenemos más de seis socios y la relación que se determina entre cooperativistas y empleados, por lo que estamos comprendidos en las mismas condiciones.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- No me queda claro por qué quedaron fuera.

SEÑOR PASEYRO.- Porque en su momento no iniciamos el juicio.

SEÑORA PRESIDENTA.- Quisiera saber cuántas unidades tiene la cooperativa y cuántas personas trabajan en ella.

SEÑOR OLIVERA.- Tenemos treinta y dos unidades y somos ciento cinco funcionarios.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Desde cuándo está constituida la cooperativa?

SEÑOR OLIVERA.- Como cooperativa tiene treinta y tres años; antes era sociedad anónima. Hace aproximadamente cuarenta años que funciona.

SEÑORA PRESIDENTA.- ¿Desde qué fecha está en funciones el nuevo Directorio?

SEÑOR OLIVERA.- Desde marzo de 2001.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia de la delegación de CUTU, Cooperativa Unión de Transportes del Uruguay. Veremos por qué camino canalizar las inquietudes y qué alternativa o solución podemos encontrar desde el punto de vista legislativo.

(Se retira de Sala la delegación de CUTU)

(Ingresa a Sala una delegación de la Gremial Única del Taxi)

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación de la Gremial Única del Taxi, integrada por los señores Oscar Dourado y Rodolfo Sacramento.

SEÑOR DOURADO.- Agradecemos la rapidez con la que nos han recibido. Ayer tuvimos la suerte de hablar con la señora Presidenta, quien ha tenido la solidaridad de recibirnos casi inmediatamente.

Venimos a plantear algo que es por todos conocido: la disminución del trabajo en el taxi. Esto ha significado una pérdida del salario del trabajador así como una pérdida total de la rentabilidad de la empresa. Hoy estamos empatando en los números. Si hay una variable que no admite más ajustes en la paramétrica del taxímetro es el salario del trabajador. Toda la vida pagamos el 27% del bruto, que siempre fue un buen salario, quizás el mejor del transporte. La gran pérdida de viajes significó una disminución proporcional del salario. Nosotros hacíamos treinta viajes por turno y hoy hacemos aproximadamente diez o doce.

Desde siempre el taxi aportó por fictos, lo que daba al trabajador y a la empresa una gran tranquilidad porque cada trabajador ganaba en relación a lo que hacía. El ficto nos daba una gran tranquilidad; como microempresarios sabíamos que lo que pagábamos no iba a tener ajustes ni iba a generar deudas de ningún tipo. Para el trabajador era un ficto justo, que estaba en el eje de lo razonable.

Hoy, al tener una gran pérdida de salario y de la rentabilidad del taxi, ese ficto que nos guarecía a todos, a los trabajadores y a los propietarios de la herramienta de trabajo, se escapó de la realidad y pasó a ser virtual. Hoy, un trabajador del taxímetro paga $ 49,60 para subirse a trabajar, lo que correspondería a una recaudación bruta de $ 850, que no encontramos en la calle, y a un salario de $ 228 por día que tampoco tienen. Un trabajador del taxi cuyo salario esté en $ 120 o $ 130 por día, paga $ 49 de ficto y le quedan $ 70 o $ 80 para llevar a la casa. Si a eso le descontamos dos boletos de ómnibus, le quedan $ 50.

Vemos con gran preocupación el hecho de que el ficto haya pasado a ser expropiatorio del salario del trabajador del taxímetro. El ficto no se adecua a la realidad y venimos a solicitar -como hicimos al señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social y al Presidente del BPS- una rebaja en el ficto del trabajador del taxímetro, que es necesaria y justa.

Existe un agravante más: un trabajador del taxi, después de doce meses en una empresa, prefiere ir al seguro de paro y trasladarse por seis meses a un trabajo informal. Y es justo que lo haga: el bolsillo y la familia se lo piden. Es decir que esa persona prefiere ir a otra actividad y no estar en Caja. Saca algún pesito por otro lado y tiene $ 3.800 de salario que no encuentra en el taxi. Los que no se animan a hacer eso tienen que pagar $ 49 de ficto. Al Estado le cuesta caro tener tantos empleados en el seguro de paro. Esta es una realidad. A todos los uruguayos -el Estado somos todos nosotros- nos cuesta caro.

Nosotros queremos adecuar un ficto de $ 3.000 que va a tener una aportación diaria de $ 20. Esto es muy razonable por lo que ningún empleado va a decir que no quiere estar en Caja. Hoy los trabajadores nos dicen: "Poneme solo quince días porque no puedo pagar". Trabaja, hace taller ese día y es lógico que no aporte. Nosotros después se lo descontamos del aguinaldo, de la licencia y del salario vacacional, pero llega un momento en que estos beneficios los tienen empeñados por los aportes. Llegan las fiestas y no pueden pagar. Eso no es justo. Los uruguayos estamos acostumbrados a estos beneficios, y es justo que así sea. En definitiva, no reciben nada porque estos beneficios se le van en los aportes.

También nos sucede que el trabajador recauda, retira su salario, paga el gasoil y quizás un pinchazo y el resto nos lo da a nosotros. Cuando nos da el dinero no nos da el aporte de los $ 50 porque ve que lo que se lleva para la casa no es nada. A nosotros, como agente de retención del aporte del trabajador, no nos resulta fácil. Nuestra situación es diferente. A una persona que gana $ 3.000 en una empresa, cuando le van a pagar le descuentan el aporte. Si un trabajador del taxi gana $ 3.000, nos quedamos con $ 1.700 de su salario y le pagamos $ 1.300. Es decir que aporta más de lo que se lleva para la casa. Esto es lo que está pasando. No se nota tanto porque se lo descontamos del aguinaldo, de la licencia y del salario vacacional. Pero nos sucede que los trabajadores no quieren estar en Caja, tienen empeñados sus beneficios por los aportes, y cuando hacen taller ni qué hablar. A los que trabajan conmigo ese día no les cobro el aporte, porque no va a pagar por no venir a trabajar. Son realidades que nos angustian.

Hay 800 firmas de los trabajadores del taxi que junto con el proyecto que presentamos al señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, avalan este pedido. Si se precisaran cuatro mil firmas, las tendríamos en forma voluntaria porque nos están pidiendo: "¿Por qué no nos conseguís algo que nos alivie? No podemos más". Yo lo vivo a diario con los taximetristas que trabajan conmigo que no pueden pagar.

Por ello les pedimos que el trabajo que hicimos con Pérez del Castillo -que es un hombre encantador- sea avalado por el respaldo parlamentario que nos pueden dar y que siempre nos han dado. Esto va a significar un gran alivio para los trabajadores del taxi.

Además, con esto vamos a abatir la informalidad. Hace unos días fui a visitar a un trabajador del taxi que le pegaron un tiro y no me recibió, creo que por estar mal asesorado. Después se dijo que lo fui a visitar para que declarara que estaba en Caja hacía cinco días. Yo no hablé con él, así que nunca le pude haber dicho eso. Pero lo cierto es que yo fui a ver si precisaba un pedido de almacén o dinero. Esa es la conducta que ha tenido la Gremial Única del Taxi. Por ejemplo, lamentamos el último muerto en el taxímetro y hoy tenemos el gusto de tener a su señora trabajando con nosotros -ya hace un año y medio. Creemos que a la gente no hay que darle una mano cuando se muere sino antes.

Lo cierto es que hay trabajadores que no quieren estar en Caja, lo que dificulta nuestra relación. Los que hoy somos propietarios de la herramienta de trabajo fuimos exonerados del aporte patronal. Quiere decir que a la empresa, el hecho de no tener un empleado en Caja, no le significa ningún beneficio sino un trastorno, porque los responsables ante el BPS del aporte del trabajador somos nosotros. Queremos que el trabajador esté en Caja, porque no nos cuesta nada. Pero el trabajador no puede pagar. Es decir que no es un beneficio para el microempresario sino pura y exclusivamente para quien está largas horas detrás de un volante. Quizás ese compañero herido no estaba en Caja. Es verdad. Es que él no quería estar en Caja porque no la podía pagar. Nosotros siempre estamos cerca cuando hay un inconveniente y también cuando no lo hay, como en este caso: no hay ningún lastimado; el que está lastimado es el bolsillo del trabajador del taxi que no puede pagar $ 50 para subirse a trabajar. Como se trata de un ficto, todos los días arranca con menos $ 50 en su bolsillo. Lo que va a ganar es virtual; depende de la intención del viaje, que no encuentra. Basta ver la Terminal Tres Cruces, Bulevar Artigas y todas las esquinas de Montevideo. Nos multan permanentemente por estar mal estacionados, pero es la desesperación. Sabemos que molestamos en el tránsito por estar mal estacionados. Cuando había más trabajo no molestábamos, no se notaba la presencia del taxímetro. Ahora parece que hubiera más taxis que nunca. Desde 1993 para acá se otorgaron 600 permisos nuevos de taxímetro. Habiendo actividad comercial no se notaba; lo notábamos nosotros en nuestro bolsillo, pero no en la calle. Hoy vemos a los taximetristas parados esperando un viaje que no encuentran.

Reitero que no es justo que un trabajador del taxi arranque todos los días con menos $ 50. Hoy $ 50 es mucho dinero para quien los tiene que salir a ganar. Por ello, pedimos que se alivie a los trabajadores.

Quiero aclarar que este trabajo no lo hemos hecho a espaldas del sindicato. Cuando asumió esta nueva directiva recibió a los delegados del sindicato, con quienes estamos trabajando casi todos los viernes. Ellos no están en contra del trabajo que elaboramos; ellos también quieren adecuar el ficto, que es agobiante para los trabajadores del taxímetro.

Yo le decía a la señora Presidenta que todos los que queremos al Uruguay hacemos lo posible por que haya gente que aporte al BPS, porque si no ponemos todos nuestro granito de arena es muy difícil que pueda sustentar todos los compromisos que tiene con la sociedad, con los viejos. Es una realidad. Es decir que queremos que todos aporten, pero que aporten algo razonable y posible. Ojalá mañana me llamen de esta Comisión para aumentar ese ficto porque la reactivación económica de este país así lo exige. ¡Ojalá tengamos que pagar más! Pero hoy no lo podemos hacer. Como ya dije, este ficto es expropiatorio porque se queda con el 41% o 42% de lo que gana el trabajador del taxímetro. No es justo.

En nuestros primeros encuentros pedíamos una reducción temporal del ficto por seis meses. ¡Ojalá nos vengan a decir que hay que aumentarlo! El aumento del ficto va a ser una reivindicación de los trabajadores porque les disminuye el seguro de paro y los beneficios y nadie va a preferir no tener seguro de paro o perder una jubilación mejor. Pero hoy tenemos que vivir el presente. Prever el futuro, si no podemos pagar los $ 50, es algo que no podemos hacer. Quizás este ficto sea lindo para jubilarse pero no para pagarlo hoy en día.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Recibimos el tema por primera vez en este momento, por tanto, puedo preguntar como de primaria. Quisiera saber si este ficto fue actualizado en los últimos tiempos. Ustedes hablan de que se pretende un ficto de $ 3.000 y veo que en Montevideo ese ficto es de $ 5.700. Me gustaría saber a partir de cuándo se aplica y si es debido a la crisis en materia de viajes.

SEÑOR DOURADO.- A partir de 1996 cada incremento de tarifas que teníamos significaba un 3% o un 4% de aumento, lo que hacía que en un país en que no había inflación -para este país 4% no era mucho- acompañaba la realidad del salario de los trabajadores. Los últimos ajustes de tarifa los hicimos acortando el recorrido, para no tocar el ficto. Como no se tocaba el valor del ficto al bajar la bandera, no modificamos el valor de $ 5.700; de lo contrario, tendríamos un ficto de $ 7.000 o más.

Ahora tuvimos un aumento de un 8,9% que denunciamos al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; dijimos que de aplicarse el ajuste (8.93%) al monto imponible correspondiente al incremento de tarifas operado a partir de fines de febrero se agravaría aún más los ingresos líquidos del trabajador. Entonces, ¿qué sucede? En este último aumento lo denunciamos ante el BPS y dijimos que hay un aumento del 8,9% por lo que tendría que variar el ficto que se iría a $ 6.200 y nos alejaríamos más de la realidad. De esta manera el trabajador en vez de pagar $ 49 pagaría $ 52. No hay ningún aumento de tarifa que supla la falta de trabajo. De estos dos últimos aumentos hemos tenido aumento por el primero y no por el segundo que fue de un 19%. No podemos aumentar más la tarifa del taxímetro porque el usuario y todos los trabajadores del país no han tenido aumentos en el salario. Y, además, las tarifas públicas han aumentado y el combustible aumentó un 18%, un 22% y un 25%, más del 100% y a nadie se le ha dado un aumento de salario. Entonces, la inflación brutal que hemos tenido todos los uruguayos no ha sido comprendida en los salarios; todas las empresas -me incluyo y no estoy criticándolo- por la vía de acortar los costos fijos es que logran subsistir. Y hoy los que somos trabajadores independientes y los dependientes estamos preocupados por conservar la fuente laboral. Es una realidad: hoy el que tiene trabajo es un privilegiado. Estamos en una sociedad que se divide entre los que tienen trabajo y los que no lo tienen; además, los que tienen trabajo, son más responsables que nunca y lo quieren cuidar más que nunca.

Entonces, hay quienes tienen un sueldito bajo pero nadie pide aumento porque saben que la empresa no puede pagar. Valoro y reivindico a todos los sindicatos y grupos de trabajadores, así como a las movilizaciones; eso hace que los capitales, cuando hay ganancia, adecuen los salarios y beneficios a los trabajadores. Pero en este momento, la gran crisis económica que tenemos hace que trabajadores y patrones no nos enfrentemos sino que intentemos buscar soluciones en común para poder pasar este mal momento y ver si en el 2005 o en el 2006 seguimos trabajando. La realidad es que la cosa está muy fea.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- La actualización del ficto -que ustedes dicen que tendría que ser del 8%-, ¿tiene un ajuste automático? ¿Pueden no hacerlo o tuvo que autorizarlo el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social?

SEÑOR DOURADO.- Me parece que tuvo que autorizarlo el BPS. Lo que hicimos fue denunciarnos a nosotros mismos, asumimos la responsabilidad de no aportar más que por los $ 5.700. Sabemos que estamos en falta e igual concurrimos al BPS y nos denunciamos. Tenemos que aumentar el ficto a un 8,9%, pero no lo podemos hacer, porque esto atenta contra nuestro trabajador que no puede más. No podemos sacarle más plata del bolsillo cuando ya sabemos que le sacamos el 41% o el 42% de su salario.

SEÑOR AMARO CEDRÉS.- Quiere decir que tenemos dos problemas. En primer lugar, no se está aplicando el 8% y, en segundo término, que el ficto se está bajando a $ 3.000, que es lo que ustedes pretenden.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Queda clara la demanda y, además, el contexto en que vivimos. Me gustaría saber si ustedes piensan que realmente van a poder recuperare, de acuerdo a sus inquietudes. De pronto el movimiento que se haga no resulte muy beneficioso, en el sentido de que pueda recuperarse más gente a fin de formalizar y mantenerse los descuentos. Si no entendí mal, están pidiendo un 25%.

SEÑOR DOURADO.- En una carta que hicimos el 25 de diciembre pedíamos el 25% del aporte durante seis meses.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- En cuanto al tema de los plazos, ¿siguen planteando lo mismo?

SEÑOR DOURADO.- Nosotros lo pedimos con carácter temporal. Ojalá que esto después cambie. Sabemos que esto no nos va a llevar a tener más viajes, tampoco vamos a tener mejores salarios, pero sí nos va a llevar a no perder este trabajo. Nos parece que es injusto aportar por el 42% del salario de un trabajador. También sabemos que cuando haya una reactivación económica va a pedir que este ficto se ajuste hacia arriba; es algo claro y lo va a pedir. Que lo haga. Y también sabemos que después no va a haber justificativo para que no haya un solo trabajador del taxi sin caja, porque si paga $ 20 por día y no quiere estar en caja que se vaya. Quizás en esta circunstancia exista algún empresario que decida

pagarlo él, que a $ 20 puede hacerlo pero el que tiene dos trabajadores dependientes a $ 50 ya serían $ 100 por día y hoy hay turnos de taxi que a veces no dejan ni $ 100 por día de rentabilidad.

Aquí tengo la liquidación de mi taxi del mes pasado que recaudó $ 25.064, pero tuve que pagar por gastos de seguro $ 3.800, de DGI 1.563, del Banco de Seguros del Estado por accidente de trabajo $ 394, CEPATU $ 535, gastos de radio $ 760, gastos extras solamente $ 275, un repuesto $ 613, por el electricista Varela se pagó $ 100. El total de gastos sumó $ 8.050 y me quedaron como saldo favorable $ 1.566. Perdonen, pero las cuentas de un taxi se hacen de esta manera. En el mes de junio de 2002 me dejó menos $ 1.001. Tengo aquí la cuenta de otro mes que me dejó $ 4.061. Con esta economía nosotros ya no podemos pagar aguinaldo ni licencia vacacional al trabajador. Esta es la realidad del taxi.

Luego, el mes de setiembre de 2002 me dejó de ganancia $ 3.032. Estas son cuentas que voy llevando todos los meses y cuando empezamos a charlar con otras personas se preguntan si será verdad. Otro mes me dejó $ 3.645. Y no rompí nada, no choqué ni cambié la caja de cambios; si rompemos una caja de cambios que cuesta US$ 500 quedamos empeñados cinco meses. Hoy lo que no tenemos son viajes de gente arriba del auto, es decir, quien quiera subir, que es lo que le sucede al ómnibus. Por este motivo hemos peleado tanto por la rebaja de patente. ¿Cuál fue la gran lucha que hicimos? Bajar el costo fijo porque como sabemos que no vamos a recaudar más -y lo tenemos claro que no vamos a recaudar más- la única forma viable de subsistir era bajar lo que gastábamos todos los días. Los que salimos a trabajar todos los días tenemos que pagar esos $ 50 que son mortales. Entonces, atacamos por ese lado, ajustamos la tarifa, acortamos el recorrido para no aumentar el valor de la ficha y la bajada de bandera para que el trabajador no tuviera que aportar más y que no generara una inflación dentro de la empresa porque se iban a aumentar los fictos pero no lo que nosotros recaudábamos.

Los otros días me dice un compañero de taxi que antes pagaba las leyes sociales y no lo sentía. Y yo le dije que si hoy tuviera treinta viajes por turno le pasaría lo mismo, no sería gravoso. Hoy ya no llenamos más el tanque con combustible; echamos solo por $ 200. Cuando cargábamos el tanque lo hacíamos en la madrugada, una vez al día y con eso andábamos los dos turnos. Hoy hay muchos compañeros del taxi que echan $ 100 o $ 200 de combustible. Y $ 100 de gasoil no son diez litros. Esta es la realidad.

Sabemos que el crudo subió y del esfuerzo que ha hecho el Ministro Atchugarry y ANCAP; esta no es una crítica. También sabemos de la responsabilidad de los hombres públicos que deciden hoy por los uruguayos en el momento más difícil, y lo valoramos. No estamos hablando de banderas, ni de blancos, colorados o frenteamplistas; estoy convencido de que todos trabajan para sacar a este país adelante porque, de lo contrario, tendrían que ser tontos. Está tan mal la cosa hoy que no se permiten gorduras, todo es "acorte". Somos conocedores de esa realidad y de la responsabilidad que ustedes tienen. Sabemos que nos tienen que subir el combustible, y después suben las cubiertas y el lubricante. Antes el gasoil significaba el 11% de nuestro gasto diario y, actualmente, el 32%, porque al bajar la recaudación y al aumentar los kilómetros libres todas las paramétricas van en contra. Antes no significaba nada llenar el tanque de un taxímetro, pero hoy se nos hace muy pesado; para hoy llenar el tanque necesitamos de $ 400. Por tanto, tenemos que buscar alivio para el trabajador del taxi.

SEÑOR FERRARI.- Quiero saber si cuando ustedes fijan un ficto, por ejemplo, de $ 3.000 es una responsabilidad que van a asumir por un tiempo prolongado.

SEÑOR DOURADO.- Sí.

SEÑOR FERRARI.- También me interesa conocer si el señor Ministro aprobó esto de alguna forma.

SEÑOR DOURADO.- El señor Ministro lo comprendió y nos pidió que le diéramos una explicación. Mantuvimos una charla muy linda con él. Si ustedes leen la carta que enviamos al señor Ministro, incluimos una redacción de un decreto tipo con el que quedarían comprendidos los trabajadores de taxi en ese alivio. Se hizo en base a todo lo conversado con él, pero sabemos que los Ministros también necesitan de respaldo parlamentario, como necesitamos nosotros, los taximetristas, que ustedes nos digan, por ejemplo, que están de acuerdo o que les parece razonable el planteamiento.

SEÑOR FERRARI.- Si la Comisión lo entiende conveniente va a respaldar este pedido pero previendo de que no tengamos reunirnos para volver a cambiar esto dentro de cinco o seis meses.

SEÑOR DOURADO.- Simplemente queremos agradecer a la Comisión el habernos recibido, y si es posible decir a la Intendencia -hoy vamos a hablar con el señor Diputado Rossi- que no nos siga aplicando multas por estar mal estacionados porque no tenemos dónde parar. El taximetrista busca pararse donde cree que lo ven o hay intención de viaje y, a veces, no estamos en el mejor lugar. Pienso que todos los uruguayos debemos tener más paciencia que nunca para saber convivir en lo malo para que cuando venga lo bueno estar mejor.

Valoramos mucho la responsable solidaridad que ha tenido siempre todos los sectores, inclusive la Intendencia Municipal de Montevideo. A ustedes les habrá llamado la atención cuando en un momento solicitamos la rebaja de patente y el 30% de rebaja al trabajador y éste no tiene plata. De qué me sirve acostumbrar a un trabajador a un salario de hambre; esto no es bueno. Ojalá que todos en Uruguay ganáramos bien; de lo contrario cada vez más achicamos el consumo y la actividad, lo que va en contra de nosotros. Antes un empleado del taxi iba a trabajar en taxi porque se le hacía tarde y hoy va caminando o en ómnibus. Pueden observar la vestimenta de un chofer del taxi que está bastante desmerecida pero, ¿quién se compra un pantalón con ese salario? Esta es la realidad.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos vuestra presencia.

Se levanta la reunión.